



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITEDES

UMR 7324

Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

La requalification et valorisation des friches industrielles comme outils de la redynamisation urbaine : Quel est le rôle de la requalification



2017-2018

Directeur de recherche

AYRAULT Anaïs

La requalification et valorisation des friches industrielles comme outils de la redynamisation urbaine : Quel est le rôle de la requalification des friches industrielles dans les stratégies urbaines ?



HAMDOUCH Abdelillah

AYRAULT Anaïs

2017/2018

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

Introduction :	10
Chapitre 1 : état de l'art	12
1 Les friches en milieu urbain : contexte	13
1.1 Qu'est-ce qu'une Friche urbaine ?	13
1.1.1 Définition et caractéristiques d'une friche	13
1.1.2 Les différents types de friches urbaines : friches industrielles, militaires, ferroviaires, portuaires, administratives et d'équipements publics, hospitalières et d'habitat	14
1.2 Villes et industries de la révolution industrielle à la seconde moitié du XXe siècle	16
1.2.1 Mutation de la morphologie des villes au cours de la révolution industrielle	16
1.2.2 Déclin industriel et opportunité de régénération des friches	17
1.2.3 Evolution de la perception des friches	18
1.3 Les outils de réglementations	19
1.3.1 La régénération urbaine	19
1.3.2 Le cadre juridique et les outils de planification urbains	19
1.3.3 Les outils fiscaux au service des friches	20
2 Les friches industrielles : un potentiel de régénération urbain	21
2.1 La Localisation un atout majeur	21
2.2 Les friches et la rareté du foncier	21
2.3 La contamination du site : une contrainte majeure à la réhabilitation de la friche ?	22
3 Les friches urbaines : outil de régénération à court et long terme	24
3.1 Une remise immédiate sur le marché de la friche	24
3.2 Un usage temporaire de la friche	25
3.3 Des projets élaborés qui posent la base de projets innovants de renouvellement à long terme, fondés le plus souvent sur de la régénération urbaine, culturelle et économique	26
4 La démarche participative : exemple du quartier du champ de manœuvre	27
1 Les différents modèles de réhabilitation de friches : Etude de Cas	30
1.1 De petites transformations à l'échelle de la ville	30
1.1.1 Reconversion de friches urbaines en lieu d'habitat – exemple ZAC de Bonne, Grenoble, France avec de l'innovation et de la concertation au cœur du projet	30
1.2 Des projets culturels, de loisirs avec un fort impact sur l'économie de la ville	33
1.2.1 Friche urbaine qui valorise le passé de la friche – exemple : Ruhr Museum, Essen, Allemagne	33
1.2.2 Reconversion de site militaire en pôle nautique (Loisirs) : Consolidation de la filière économique du territoire – Exemple : Base de sous-marins de Lorient, France	36
1.3 Des projets d'envergure	39

1.3.1	Friches réhabilitées en entrée de ville, dans une vision d'ensemble poussée par la perspective d'une organisation globale de la ville, métropole : l'Ile de Nantes	39
1.3.2	Ville avec de grands projets, des projets à envergure : Royaume-Uni (projet à envergure porté par des acteurs privés)	42
Chapitre 3 : Grille d'analyse		45
Conclusion		49
Bibliographie		50

TABLES DES ILLUSTRATIONS

Figures :

Figure 1: carte des surfaces artificialisées en France entre 2000 et 2006 - Source : UE - SOeS, Corine Land Cover, base des changements 2000-2006, https://www.gissol.fr	22
Figure 2 : Schéma représentant les différents avantages de la réhabilitation de friches – Source et réalisation personnelle	24
Figure 3: Schéma représentant l'organisation du dialogue citoyen nantais	28
Figure 4: plan de masse de la ZAC de Bonne	30
Figure 5: Photo du Ruhr Museum	33
Figure 6: Cité de la voile dans la base de Lorient	36
Figure 7: Vue aérienne de la pointe ouest de l'île de Nantes.	39

Tableaux :

Tableau 1 : Tableau résumant le projet de la Caserne de Bonne – réalisation personnelle.....	32
Tableau 2 : Tableau résumant le projet du Zollverein – réalisation personnelle.....	35
Tableau 3 : Tableau résumant le projet de la Base de sous-marins de Lorient – Réalisation personnelle	38
Tableau 4 : Tableau résumant le projet de l'île de Nantes – réalisation personnelle	41
Tableau 5 : Tableau résumant le projet du Liverpool One	43
Tableau 6 : Grille d'Analyse – Réalisation personnelle.....	48

CITERES

UMR 7324
Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :

Hamdouch Abdelillah

Ayrault Anaïs

Projet de Fin d'Etudes

DA5

2017-2018

La requalification et valorisation des friches industrielles comme outils de la redynamisation urbaine : Quel est le rôle de la requalification des friches industrielles dans les stratégies urbaines ?

Résumé :

Les frises urbaines font maintenant partie intégrale du paysage urbain, en effet, depuis la crise industrielle des années 70 elles n'ont cessé d'augmenter. D'équipements hospitaliers aux bâtiments abandonnés la nature d'une friche est variée. Souvent localisé dans des emplacements stratégiques en cœur de ville ou en périphérie, les friches représentent un réel potentiel pour les collectivités qui profitent de cette ressource foncière pour parfois dynamiser la ville avec de grand projet à envergure. De nouveaux enjeux apparaissent avec ce type d'espaces urbains. Dans ce projet de fin d'étude, nous essayerons de répondre à la problématique suivante : Comment ses projets de requalification impactent la manière de planifier l'urbain ?

Pour ce faire, nous verrons dans un premier dans quel contexte (juridique, environnementale, enjeux ...) les friches urbaines se sont développées en France.

Dans une seconde partie, l'étude de plusieurs cas de réhabilitation de friches industrielles sera faite. Cette étude nous permettra d'aboutir à une grille d'analyse qui sera réexploité lors de la seconde partie de projet de fin d'étude.

Mots Clés : Requalification, Friche urbaine, Participation citoyenne, Aménagement

Introduction :

La crise industrielle qui a frappé les pays d'Europe a favorisé l'émergence de friches industrielles, de friches urbaines ; ces nouveaux espaces urbains ont favorisé l'émergence de nouveaux concepts d'aménagement qui « l'idéal d'une ville dense et compacte, soucieuse d'assurer la valorisation et la réutilisation de son patrimoine ainsi qu'une mixité fonctionnelle et sociale, proposant des modes de déplacements propres et un environnement de qualité, notamment par la réalisation d'espaces publics végétalisés » (Benali, 2012). (Cahiers de géographie du Québec, La reconversion des friches industrielles en quartiers durables, Benali, 2012). Les friches industrielles appartiennent à ces espaces délaissés par l'Homme. Elles marquent le paysage qui se définit comme étant « une partie du territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (Convention Européenne du Paysage, 2000). A ce titre, les friches industrielles sont une source d'opportunités pour le développement urbain. Les friches ont plusieurs définitions. Nous pouvons retenir la définition suivante : « une friche est un bien immobilier composé d'un fonds de terre occupé ou non par des bâtiments industriels et leurs annexes, démolis, inoccupés, ou sous utilisés, dont le sol et l'eau du sous-sol au droit du site, peuvent être pollués ou non » (DUGUAY, 211, p12).

Les villes ont connu de nombreuses mutations ces dernières décennies : la crise écologique, l'augmentation de la population. Pour répondre à ces nouveaux enjeux, les villes doivent se renouveler en permanence afin de répondre au mieux aux besoins des usagers. Les révolutions industrielles successives et la mondialisation ont favorisé l'émergence des friches industrielles en France. Les réserves foncières constituent une réserve foncière importante pour les collectivités permettant de renouveler la ville sur son territoire.

En parallèle, la notion de Développement Durable s'est développée à l'échelle internationale comme à l'échelle locale. Le Développement Durable « a pour objectif de ne pas compromettre le développement des générations futures tout en corrigeant les formes actuelles d'inégalités de développement entre les territoires » (TOUBIN et al, 2012). Le rapport Brundtland en 1987 définit le Développement Durable comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Cette notion s'est appliquée, au fur et à mesure des débats internationaux et initiatives locales, au développement urbain.

La réhabilitation des friches urbaines devient alors un enjeu majeur pour les villes qui cherchent à améliorer leur qualité sanitaire et environnementale tout en limitant leur extension sur les espaces agricoles et naturels périphériques. Dans ce projet d'étude final, nous essayerons d'explicitier le rôle de la requalification des friches industrielles dans les politiques et les stratégies urbaines. Comment les projets de requalification impactent la manière de planifier l'urbain ?

Dans un premier temps, nous définirons le contexte dans lequel les friches urbaines se sont développées en France. Par la suite, nous passerons en revue les différents outils réglementaires à notre

disposition dans le cadre de la réhabilitation de friches industrielles. Puis, nous verrons en quoi la réhabilitation de friche industrielle constitue un enjeu majeur pour les collectivités et quelles sont les contraintes liées à ce type de projet urbain.

Dans une seconde partie, nous ferons l'étude de plusieurs cas de réhabilitation de friches industrielles, afin d'en tirer, les différents critères qui font qu'un projet de réhabilitation est une réussite pour la collectivité.

Dans une troisième partie, nous établirons une grille d'analyse à l'aide des différents cas d'étude. Cette grille d'analyse nous sera utile dans la seconde partie de notre projet de fin d'étude.

Chapitre 1 : état de l'art

1 Les friches en milieu urbain : contexte

1.1 Qu'est-ce qu'une Friche urbaine ?

1.1.1 Définition et caractéristiques d'une friche

L'origine du terme « friche » provient de l'agriculture, il traduit une terre inculte, mal située ou peu fertile, non exploitable, ce terme possède à première vue une connotation négative. Par contre, la définition de la friche en tant que réserve, stock, un espace foncier avec du potentiel apporte un sens beaucoup plus positif au terme général. Dans cette perspective, la friche est une jachère permettant la régénération du sol. Elle devient alors un état de transition, un espace en repos, une surface en attente. La friche urbaine varie en fonction de nombreux facteurs et distingue trois critères fondamentaux qui sont le statut d'abandon, la dégradation de la friche et le temps d'inutilité, auxquels peuvent s'ajouter la superficie de la friche, le degré d'inutilité avec une possibilité d'affectation transitoire et l'origine de la friche.

Il n'existe pas de définition officielle de la friche et elle ne constitue pas une notion juridique. Elle relève de l'exercice du droit de propriété du foncier et de l'immobilier, mais aussi du droit de l'environnement. Par la suite, nous allons définir le concept de friches industrielles à l'aide de différentes définitions qui nous permettront d'avoir des visions variées de ce type de milieu urbain.

Selon l'ADEME, une « *friche est un terrain bâti ou non dont la fonction initiale a cessé. Elle a accueilli dans le passé une activité industrielle, artisanale ou de services (travaux des métaux, peinture, stations-services, ...) qui parfois, a laissé derrière elle une pollution plus ou moins prononcée. Cette pollution, réelle ou perçue, est souvent difficile à évaluer, elle implique des coûts de dépollution élevés propres à ralentir ou empêcher un réaménagement.* » (ADEME, 2011)

Selon le réseau Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network (CABERNET), il n'existe pas de définition standard pour les friches industrielles. Cependant, dans l'usage courant ce terme fait référence à une parcelle anciennement développée, englobant un ou plusieurs sites. Selon ce groupe d'experts, la friche urbaine se définit comme : « *des sites qui ont eu d'anciennes utilisations, qui sont abandonnés ou sous-utilisés, qui peuvent avoir des problèmes de contamination réels ou perçus, qui se situent principalement dans les zones urbaines développées et qui nécessitent une intervention pour les ramener à l'utilisation bénéfique* ».

Selon l'Insee (l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques), la friche est « *un espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités industrielles, commerciales ou autres, abandonné depuis 2 ans et de plus de 2000 m²* ».

Au travers, de ces trois définitions, un certain nombre de notions se répètent, la friche se définit toujours par rapport aux mêmes critères :

- la vacance : terrain ou bâtiment inoccupé
- l'abandon ou sous-exploitation du terrain

- la taille du terrain
- l'activité passée
- la présence de bâti ou non
- la contamination potentielle ou réelle du terrain

Il est également constaté, sans que cela soit pour autant une règle que le terrain est déclaré en friche après une durée d'au minimum un an, et que le seuil minimal de la superficie est souvent de 5 000 m². Il n'existe pas de définition unique pour une friche urbaine mais il est cependant possible de les qualifier en fonction de leurs activités passées.

1.1.2 Les différents types de friches urbaines : friches industrielles, militaires, ferroviaires, portuaires, administratives et d'équipements publics, hospitalières et d'habitat

Les différents types de friches urbaines sont des friches industrielles, militaires, ferroviaires, portuaires, administratives et d'équipements publics, hospitaliers et d'habitat, agricole, Nous allons décrire quelques caractéristiques des friches citées plus haut :

- Les friches industrielles : leur apparition résulte de la mutation progressive de l'économie et de ses activités. Principalement située dans les zones industrielles, les friches les plus anciennes peuvent être très bien une zone portuaire proche du centre-ville, le long d'axes routiers importants... Les friches industrielles sont définies comme des terrains bâtis ou non, non réhabilités ou non réutilisés entièrement, délaissés, qui ayant participé à une activité industrielle ou artisanale, sont dégradés d'une telle façon que tout nouvel usage n'est possible qu'après une remise en état.
- Les friches militaires : Jusqu'au milieu du XXe siècle, le ministère de la Défense était le plus important propriétaire foncier du pays, en raison notamment de l'importance des effectifs liés à la conscription qui nécessitait de vastes casernes et terrains de manœuvre. Depuis plusieurs décennies, les évolutions stratégiques et l'introduction massive de la technologie a rendu obsolète de nombreuses implantations militaires. Suite à cette réorganisation des forces militaires, des friches militaires, espaces et bâtiments militaires, se sont constituées. Elles peuvent représenter de très grands espaces et sont souvent placées en cœur d'agglomération.
- Les friches commerciales : Ces friches sont le produit d'une trop grande profusion de centres commerciaux situés en périphérie des villes. Elle provoque la fermeture de petits centres commerciaux de proximité qui ne génèrent plus assez de bénéfice, mais également de centres commerciaux d'ancienne génération, situés en périphérie ou au sein des quartiers d'habitat social.

- Les friches d'habitat : Malgré leur présence notamment dans l'est et le nord de la France, les friches d'habitat ne constituent pas un problème en France. Elles le sont par exemple aux États-Unis, comme à Détroit à la suite de la crise financière de 2008, à cause de l'ampleur du phénomène. Les friches d'habitat ne sont pas les logements qui connaissent une courte période de disponibilité entre deux occupations successives, mais les logements dont l'abandon se prolonge au-delà de la vacance frictionnelle que nécessite la bonne fluidité du marché. Elles existent en France dans l'habitat individuel ancien très dégradé.
- Les friches ferroviaires : des années 1960 jusqu'en 2014, Réseau Ferré de France (RFF)¹² a fermé de nombreuses lignes dont il assurait la gestion : aujourd'hui, 4000 km de voies sont inutilisés sur les 32 000 que compte le réseau. Ce patrimoine requiert de l'entretien et suscite de l'envie de la part des collectivités. RFF a parfois souhaité le conserver, espérant un retour d'activités sur certaines voies (tram/train urbain ou touristique). D'autres bâtiments liés à l'activité ferroviaire, occupés ou non, complètent cet ensemble : bâtiments techniques, hangars, gares de triage, etc. (Giraud, 2006).
- Les friches portuaires : elles regroupent des quais, des chantiers navals ou des hangars dans les villes portuaires de l'après-guerre, souvent caractérisées par une organisation sectorielle séparant l'espace urbain, l'espace portuaire autonome et la zone industrielle associée. À partir des années 1970-1980, avec l'effondrement de l'industrie lourde, l'activité portuaire a connu des bouleversements tels la fermeture des chantiers navals à Nantes et Dunkerque. Ceci a généré de nombreuses friches dont la reconversion a tardé à se mettre en place car le traitement des friches portuaires est complexe, impliquant un véritable décroisement de l'interface ville port avec une réouverture du port sur la ville (Tiano, 2010). De plus, les freins d'ordre administratif, juridique, financier, voire humain et culturel, restent encore assez nombreux (Lelogeais, 2005).
- Les friches hospitalières : résultant de stratégies de concentration ou de relocalisations, ce sont parfois de vastes espaces enclavés à reconvertir (Droin, 2000). Elles concernent des immobilisations originales comme des théâtres, des stades, des étangs ou des immeubles d'habitation, fermes, forêts dont la détention est liée à l'histoire (legs, dons de bienfaiteurs, etc.) et dont les fruits de la vente servent aux investissements hospitaliers. La spécificité de leur localisation implique un traitement complexe du processus de reconversion (Perrin, 2013).
- Les friches agricoles : la friche agricole résulte de l'abandon des terres, elle se distingue de la jachère qui est en préparation et en repos avant d'être utilisées pour des cultures.
- Les friches religieuses : anciens lieux de cultes abandonnés ou sous exploités

- Les friches administratives et d'équipements publics : elles regroupent un ensemble très diversifié avec des bâtiments non utilisés ou sous-occupés par l'État ou les collectivités

Aucune base de données exhaustive ne permet le recensement des friches, c'est en superposant deux bases de données (Basias et Basol) qu'il est possible de recenser un bon nombre de friches industrielles en France. LA base de données BASIAS est un inventaire historique des sites industriels et activités de service constitué par le BRGM (Bureau de Recherche Géologique et minière). Quant à la base de données BASOL constitué par la direction générale de la prévention et des risques du MEDDE, elle recense tous les sites industriels abandonnés ou non susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

1.2 Villes et industries de la révolution industrielle à la seconde moitié du XXe siècle

1.2.1 Mutation de la morphologie des villes au cours de la révolution industrielle

En Europe, la révolution industrielle a provoqué des changements dans les villes aussi au niveau démographique qu'au niveau économique. En effet, durant le XIXème siècle, l'exode rural observé dans les pays développés a provoqué une augmentation de la population urbaine modifiant l'organisation des villes. Les industries naissantes ont été implantées main-d'œuvres autour ou en périphérie des villes, dans le but de limiter les désagréments liés aux activités industrielles dans le cœur des villes. Avec cette industrie naissante et l'arrivée massive de population une urbanisation s'est réalisée à proximité des sites industriels dans le but de loger la main-d'œuvre.

Selon Hohenberg, il existe quatre typologies urbaines qui ont été influencées par l'industrialisation des villes :

- les centres-villes régionaux : qui ont connu une expansion important durant cette période. L'augmentation démographique en milieu urbain a stimulé le développement avec l'augmentation des activités commerciales, le développement des réseaux ferroviaires (la généralisation des chemins de fer) et en parallèle l'amélioration des techniques agricoles qui a entraîné une baisse de la demande en main-d'œuvre.
- Les villes des régions industrielles : qui elles se sont développées de façon aléatoire, effectivement, des villes ont émergé autour de ressources organiques, de matières premières (charbon, minerais de métaux, ...). Dans ce cas, les villes se sont développées autour de centres urbains ou sans centre urbain principal donnant naissance à des « Villes Régions ». Les villes régions connaissent des phénomènes de conurbation : de vaste ensemble urbain composé de plusieurs agglomérations, noyaux urbains ou villes distinctes se rejoignent après s'être développés indépendamment tout en gardant leur statut administratif.
- Les industries « alpines » : qui correspondent à l'industrie dans les régions montagneuses d'Europe, à l'origine les industries étaient des manufactures qui se sont modernisées. Les structures industrielles

sont de tailles moyennes à très petites avec une forte adaptabilité. Des habitations destinées aux ouvriers se développent le long de la vallée autour des gros centres industriels.

- Les industries dans les très grandes villes : qui étaient de taille modérée car souvent placées à côté d'autres activités et il manquait d'espace pour le développement de grands complexes industriels. De plus, l'arrivée de l'électricité dans les grandes villes a favorisé l'implantation d'industries citadines donnant une impulsion à la production à petite échelle dans les villes. Les industries lourdes sont quant à elles situées en périphéries des grandes villes ou dans des villes satellites.

L'occupation urbaine a aussi connu des changements majeurs, avec en premier lieu une séparation de l'espace de production et des habitations car l'échelle massive ne permet plus aux ouvriers d'habiter sur leur lieu de travail. L'autre grand changement concerne le caractère social des quartiers, en effet, une homogénéisation sociale des quartiers est observée. Les classes ouvrières habitent désormais dans les cités périphériques quant aux classes les plus aisées elles habitent dorénavant dans les centres historiques des villes.

Durant la première moitié du XX^{ème} siècle, la croissance des villes se stabilise, les guerres et les crises économiques ont ralenti et inversé l'exode rural. Les crises des années 1920-1930 ont affecté les tissus industriels spécialisés dans les mines, métallurgie et le textile. Une transition vers de nouvelles industries (industries de transformation de métaux et de produits pétroliers pour produire du plastique, carburants, véhicules, ...) se fait pendant les périodes de réarmement dues aux guerres mondiales. Les destructions liées aux bombardements de la Seconde Guerre Mondiale ont provoqué un besoin de reconstruction, les reconstructions et l'organisation du tissu urbain ont effectué de la même manière qu'avant-guerre. Ce besoin de reconstruction a stimulé une demande en biens matériels créant un contexte favorable à la production et au développement industriel jusqu'au début des années 1970.

1.2.2 Déclin industriel et opportunité de régénération des friches

La concurrence des pays du tiers monde et le transfert géographique des technologies ont fragilisé l'industrie en France. En effet à partir des années 1970, l'industrie française est en difficulté, le matériel industriel vieillit, les charges sociales sont de plus en plus importantes. De plus, la localisation des industries en milieu urbain empêche leurs extensions et l'accès pour les activités de transport de marchandises. Les grandes entreprises ferment petit à petit ne pouvant supporter la concurrence des pays émergents possédant des industries neuves et une main d'œuvre bon marché. Les industries se délocalisent, les machines sont revendues ou transférées dans les pays émergents et les usines sont abandonnées laissant ainsi de grandes bâtisses désaffectées dans le paysage urbain.

Cependant, il ne faut pas limiter le phénomène de friches aux années 1970 et 1980. La fermeture d'industrie est encore courante de nos jours. La génération de friche est un phénomène qui évolue dans le temps. Les activités industrielles ont un impact fort sur l'environnement, en effet, elles contaminent les

milieux aquatiques, les sols et l'atmosphère. Cet impact est une problématique majeure pour le réaménagement des friches industrielles.

Il est possible de distinguer plusieurs types de friches : les friches subies et les friches instrumentalisées.

Les friches subies sont dues principalement aux effets de la crise industrielle, à une cessation d'activité. Durant les trente glorieuses la prolifération des friches industrielles est un signe révélateur de la récession économique et est mal acceptée dans les villes. Cette crise entraîne l'augmentation de bâtiments abandonnés et de nouveaux paysages apparaissent. « *La friche industrielle devient un paysage banal, découlant d'un phénomène de crise amorçant le renouvellement des formes de production et d'emploi, des principes de localisation, des équilibres entre secteurs économiques et même de la répartition mondiale des activités* » (Roncayolo, 1990, « *la ville et ses territoires* », p. 235). Les friches industrielles possèdent une image négative et sont le plus souvent associées à une vie ouvrière en berne et un dynamisme économique en déclin.

Dès la fin des années 1980, les friches deviennent des instruments de communication et de négociation pour les acteurs. En effet, la volonté d'un retour vers le centre-ville qui s'oppose à une extension de la ville liée à de l'étalement urbain a fait des friches des opportunités foncières. Jusqu'à la fin du vingtième siècle, le foncier était essentiellement perçu comme un support d'activité et une ressource, il est l'objet de spéculation. Le passage des subies vers les friches instrumentalisées révèle l'évolution de la société contemporaine qui se complexifie, les friches deviennent des phénomènes sociaux, de véritables enjeux.

1.2.3 Evolution de la perception des friches

L'intérêt pour les friches bascule passant d'une vision pessimiste à une approche plus optimiste. La friche est dorénavant perçue comme une ressource foncière, effectivement, son image évolue de celle de «punition » à celle « d'opportunité », « d'enjeu » pour les collectivités. « *L'usine commence à s'ouvrir sur la ville* » (Blanc, 1991, pp 103-107), la friche urbaine perd sa valeur purement économique et devient une vraie ressource. En effet, le contexte de compétitivité entre les agglomérations fait de ces sites désaffectés des espaces déjà urbanisés et intégrés dans les réseaux urbains sous valorisés. La ville s'étend de plus en plus, mais, l'étalement périphérique possède de nombreux désavantages pour les collectivités. Effectivement, l'étalement périphérique est une utilisation peu rationnelle du sol, un gaspillage de la ressource et une pression potentiellement dommageable sur le paysage. L'extension urbaine s'accompagne d'une augmentation des impacts environnementaux et entraîne des dépenses liées à la construction des réseaux d'infrastructures.

C'est dans les pays anglo-saxons qu'apparaissent les premières politiques de régénération urbaine au cours des années 1960-1970. Ces politiques sont créées pour lutter contre les effets de la crise qui affectent les industries traditionnelles et provoque l'apparition de friches. Les autorités locales cherchent des solutions pour redynamiser la ville. Ces politiques de régénération urbaine sont menées de façon globale au niveau local, puis au niveau national. Elles intègrent :

- La réhabilitation du bâti, l'amélioration du cadre physique et de l'environnement pour redonner de l'attractivité au secteur concerné ;

- Des aides d'ordre économique tels que le développement de partenariats ou des incitations à l'investissement ou des actions sociales complètent le dispositif afin de favoriser un retour à l'emploi de la population au chômage.

Petit à petit, la désindustrialisation se généralise en Europe où tous les pays sont confrontés aux problématiques des friches. Les politiques de régénération urbaine apparues en Grande-Bretagne semblent être les meilleures solutions pour reconquérir ces espaces sous valorisés. Au cours des années quatre-vingt, les politiques de régénération urbaine se diffusent en France.

1.3 Les outils de réglementations

1.3.1 La régénération urbaine

La régénération urbaine est un concept différent de celui du renouvellement urbain car elle s'attache à la reconquête des friches urbaines. La régénération urbaine s'applique à tous types de friches, elle concerne surtout des quartiers ou des sites comprenant des friches dans de grandes agglomérations. La régénération urbaine comprend deux caractéristiques : être en lien avec le renouvellement urbain et le développement durable - l'espace réhabilité doit s'intégrer dans la ville et se développer durablement.

En France, ces politiques de régénération s'appliquent d'abord dans le nord et l'est, les territoires particulièrement touchés par la désindustrialisation. Elles ont pour but de redynamiser les villes, plusieurs éléments sont intégrés dans ce but :

- la transformation de l'image du site et une amélioration du cadre de vie
- des actions sociales avec des aides aux populations en difficultés

Le projet de réhabilitation de friches urbaines intègre plusieurs échelles (le quartier, la ville, la communauté d'agglomération, la région ou le pays) et temporalités. Les collectivités locales sont souvent à l'initiative des projets par le biais d'aménagements qui doivent attirer les investisseurs privés. Cependant, le cadre juridique n'est pas encore défini pour la réhabilitation de friches urbaines.

1.3.2 Le cadre juridique et les outils de planification urbains

Le cadre juridique concernant les friches n'est pas encore défini. Il faut se référer à diverses réglementations (droit de l'urbanisme, de l'environnement, le code civil...) pour les friches urbaines. Les outils réglementaires permettent différents types d'actions allant de la simple mise en sécurité du site, du recensement des friches jusqu'au principe de pollueur payeur. La loi ALUR (pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) a permis de renforcer certains outils dans le domaine de la réhabilitation des friches. Par exemple, l'article L 511-1 du code de la Construction et de l'Habitation (CCH) précise que « *Le maire peut prescrire la réparation ou la démolition des murs, bâtiments ou édifices quelconques lorsqu'ils menacent ruines et qu'ils pourraient, par leur effondrement, compromettre la sécurité ou lorsque d'une façon*

générale, ils n'offrent pas les garanties de solidité nécessaires au maintien de la sécurité publique, dans les conditions prévues à l'article L. 511.2... ».

Dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU), les friches urbaines à réhabiliter sont dorénavant identifiées grâce au secteur d'information sur les sols imposé par la loi ALUR. Ce secteur d'information comprend des terrains pollués justifiant la nécessité d'études plus approfondies en cas de changement d'usage. *Ces terrains ou secteurs doivent être définis par l'Etat et pourront être annexés au PLU. De plus, «le rapport de présentation du PLU analyse la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers».* (Article L. 123-1-2 modifié du Code l'Urbanisme)

Dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) permet également d'identifier les friches urbaines. En effet, la loi ALUR impose de nouvelles dispositions concernant le SCoT et prévoit notamment que *« le rapport de présentation du SCoT identifie les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation. »* (Article L.122-1-2 modifié du Code de l'Urbanisme). Les projets de réhabilitation de friches peuvent également être inscrits dans les Aires de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) et dans les Plans de Sauvegarde et de Mises en Valeur (PSMV).

1.3.3 Les outils fiscaux au service des friches

Les outils fiscaux favorisent l'activité commerciale, en effet, elles incitent à reprendre ou à construire une activité commerciale sur une friche. La taxe commerciale est en place sur décision de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) et concerne certains biens commerciaux inexploités ou sous exploités. De nombreux biens peuvent être soumis à la taxe annuelle sur les friches commerciales. Il y a par exemple, les biens sur les propriétés bâties (immeubles de bureaux ou commerces, parkings des centres commerciaux, entrepôts, ...) ou encore les bâtiments qui ne possèdent plus d'activité soumise à cotisation foncière des entreprises (CFE) (depuis au moins 2 ans au 1 janvier de l'année d'imposition et inoccupés durant toute cette période). A contrario, les logements, les locaux professionnels ordinaires et les établissements industriels ne sont pas imposables. L'autorité locale décide des taux à appliquer mais elle ne peut pas dépasser le double du montant fixé, cette taxe sert à décourager la rétention foncière.

Pour conclure, la loi ALUR a permis de renforcer les dispositions prises pour lutter contre l'étalement urbain et favorise la densification urbaine dans les différents documents de planification d'urbanisme (le PLU et le SCoT). C'est dans ces perspectives que la réhabilitation de friches urbaines semble être une aubaine pour les collectivités. Cependant, la réhabilitation des friches ne peut se faire sans tenir compte de la variable temporelle.

2 Les friches industrielles : un potentielle de régénération urbain

2.1 La Localisation un atout majeur

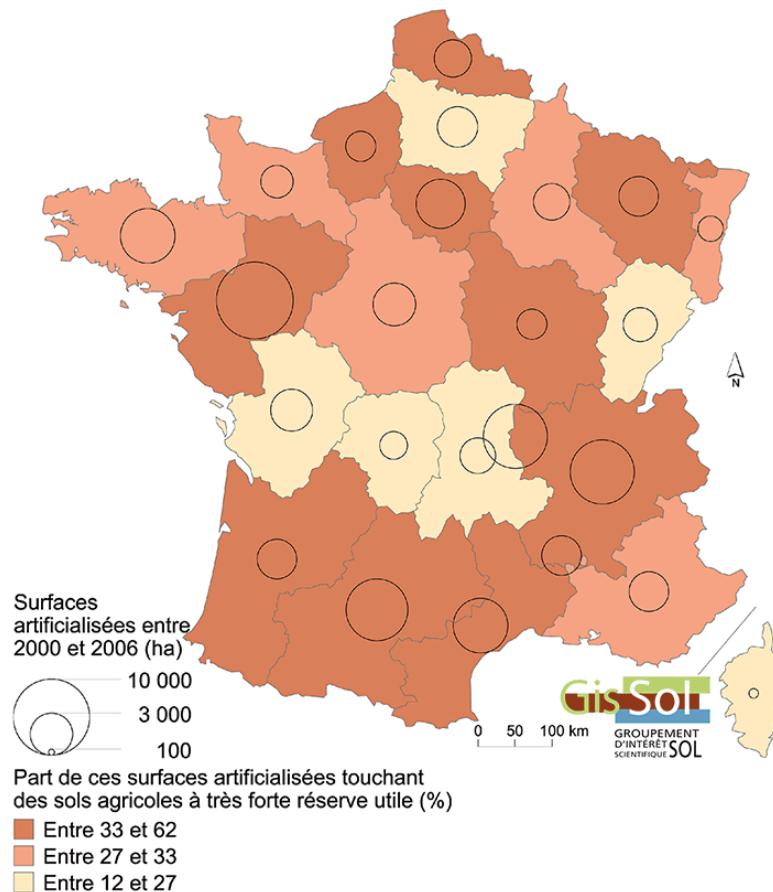
En 2012, les aires urbaines couvraient 21,8% du territoire français et ont connu une augmentation d'environ 20% en 10 ans selon l'INSEE. La croissance démographique et la demande individuelle en surface augmentent d'années en années ayant pour conséquence une diminution de la densité urbaine et un étalement urbain. La localisation des friches en périphérie ou en centre urbain semble être un atout considérable pour les collectivités. En effet, la reconnaissance des espaces en friche comme opportunité de renouvellement par les collectivités s'inscrit en faveur de l'économie des territoires, de la lutte contre l'étalement urbain. La ville se veut plus compacte, la densification des espaces vides urbains et périurbains est privilégiée et rentre dans la notion de développement durable.

2.2 Les friches et la rareté du foncier

En France : entre 1994 et 2004, selon les données de l'INSEE les surfaces artificialisées sont augmentées de 15% alors que la population française n'augmente que de 5%. L'artificialisation des sols est donc plus rapide sur une même durée que l'augmentation de la population. Durant les cinquante dernières années, la France était dans une logique d'étalement urbain dû à la forte croissance démographique et économique ainsi que l'évolution rapide des modes de transports (multiplication des infrastructures et la généralisation de l'usage de l'automobile). De plus, la population souhaite s'installer en périphérie de la ville qui reste réputée lors de cette période dangereuse, polluée et bruyante.

Quelques chiffres :

En 2006, les espaces artificialisés occupent 5,1 % de la France métropolitaine. Entre 2000 et 2006, les évolutions ont abouti à une extension des surfaces à couverture artificialisée de + 3,0 % en France métropolitaine. Les espaces artificialisés s'étendent surtout aux dépens de terres agricoles (88 %) mais aussi de milieux naturels (12 %). Les espaces artificialisés sont constitués aux trois quarts de tissu urbain, en très grande majorité discontinu, pour 12 % de zones industrielles et commerciales.



Source : SOeS-Gis Sol, 2010.

Traitements : SOeS, 2010.

Figure 1: carte des surfaces artificialisées en France entre 2000 et 2006 - Source : UE - SOeS, Corine Land Cover, base des changements 2000-2006, <https://www.gissol.fr>

Les impacts sur le territoire français sont nombreux : imperméabilisation du sol, destruction de ressources naturelles ou diminution de la surface agricole. De plus, la périurbanisation implique une forte consommation de terrains et s'accompagne souvent d'effets indésirables comme de fortes nuisances sonores, une pollution de l'air, des dépenses pour la construction et les infrastructures de transport. Pour ces raisons maîtriser l'étalement urbain devient une nécessité, une véritable gestion foncière sur les franges de la ville est nécessaire. Les friches urbaines peuvent résoudre partiellement cette problématique. En effet, la réhabilitation de friches intègre les enjeux et les démarches du développement durable puisque ce type de projet permet de limiter non seulement l'étalement urbain mais aussi de diminuer les impacts sur l'environnement en revitalisant un site abandonné et dégradé en milieu urbain.

2.3 La contamination du site : une contrainte majeure à la réhabilitation de la friche ?

Les opérations de reconversion peuvent avoir un coût élevé dû à la dépollution du site et la mise aux normes en vigueur du site s'il est destiné à accueillir du public, un risque financier peut exister. En effet la réhabilitation de friche industrielle peut parfois nécessiter une forte capacité de financement. Dans ce contexte, la question du coût d'acquisition reste une question sensible.

Les contraintes sont multiples pour ce genre de projet :

- le risque de rejet de la part de la population qui n'adhère pas au projet
- le risque de développement opportuniste de court terme lorsque le projet ne s'inscrit pas une vision stratégique à long terme. Le temps de la friche reconvertie prend toute son importance
- la configuration du site : le choix de conserver ou non le bâti, les contraintes d'urbanisme.

La prise en compte de la situation environnementale d'un site est donc primordiale et doit être prise en compte en cas de requalification ou de futur aménagement. La requalification du site est plus facile lorsque les contraintes environnementales dites « hors-sol » (présence d'amiante, de plomb dans les bâtiments, de déchets, de mérules) peuvent être identifiées au moment de l'acquisition. Dans ce cas, même si le traitement peut s'avérer onéreux, il peut être estimé. Pour ce qui concerne la pollution du sol et du sous-sol, elle reste difficilement quantifiable en dehors de toute étude (diagnostic sommaire et approfondi...) et constitue un obstacle à la juste estimation des coûts (traitement, évacuation des terres polluées...). Les coûts sont d'autant plus importants lorsque l'identification de la pollution intervient tardivement dans le déroulé du projet de réhabilitation. Au-delà des questions financières, certaines complications juridiques peuvent compromettre la réalisation du projet, lorsque la pollution est révélée après l'acquisition du site, les délais peuvent être allongés, voire contraindre l'abandon du projet. La collectivité doit être vigilante tant en raison de sa responsabilité engagée au moment de l'arrêt d'activité d'une installation classée que de la responsabilité du maire, chargé de la délivrance des permis de construire ou titulaire des pouvoirs de police. Son action s'inscrit dans un environnement juridique complexe, la question de la pollution des sols étant traitée dans le Code de l'environnement au travers des lois successives sur l'eau, les déchets, les ICPE et modifiée plus récemment par la loi « risques ».

Avec ces contraintes, les collectivités préfèrent planifier des projets dans les dents creuses sur les franges de la ville. Les villes-centres essaient de maintenir une cohérence urbaine et éludent cette question, les communes périphériques y sont plus sensibles. Cependant, il est possible de faciliter ces reconversions en anticipant les futures dépenses. Une démarche d'anticipation est nécessaire, l'appréciation objective de l'état du site est la première étape de cette démarche afin de mieux évaluer le devenir du site au sein d'une stratégie foncière plus globale. En effet, anticiper la place que pourraient prendre ces sites dans les stratégies d'aménagement des territoires est un moyen pour les collectivités de dégager des priorités d'intervention et d'envisager une possible maîtrise financière de son intervention dans ce domaine. Identifier les enjeux et anticiper le devenir des sites pollués est donc une nécessité, une contrainte de développement.

Pour conclure, la reconversion des sites et friches pollués est un enjeu majeur pour un aménagement responsable et viable du territoire. Si la pollution possible ou avérée de ces sites constitue une contrainte qui doit être prise en compte, ces sites représentent également de véritables opportunités foncières. Leur

reconversion devient un enjeu majeur pour les collectivités pour les raisons suivantes : la sensibilité à la qualité sanitaire et environnementale de plus en plus marquée et la nécessité d'assurer un développement urbain durable en limitant l'extension des villes sur les espaces agricoles et naturels périphériques dans le but de mettre en œuvre un développement urbain durable.

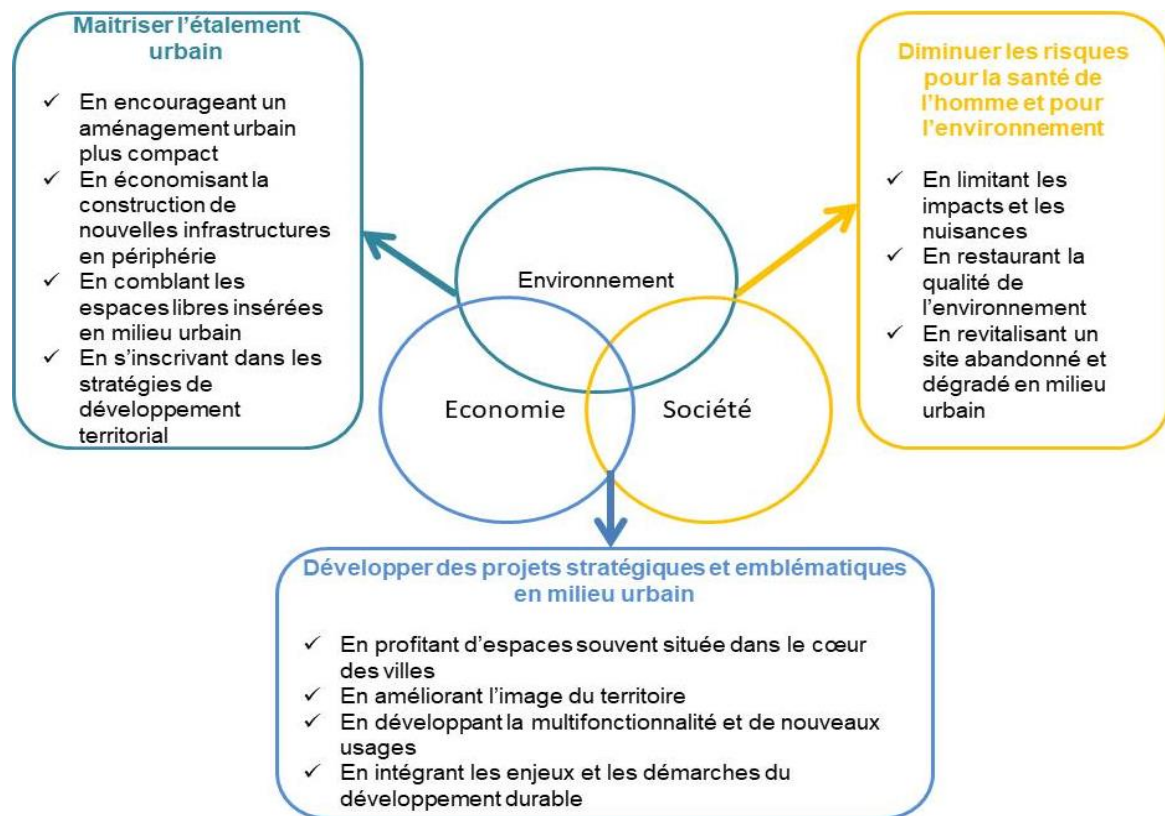


Figure 2 : Schéma représentant les différents avantages de la réhabilitation de friches – Source et réalisation personnelle

3 Les friches urbaines : outil de régénération à court et long terme

3.1 Une remise immédiate sur le marché de la friche

Lorsqu'une activité cesse dans un espace celle-ci n'a pas le temps de devenir une friche car le bâtiment, le site change de suite de fonction. Cependant, ce cas de figure est assez rare dans le contexte actuel, les friches urbaines subissent tout un processus de mutation assez complexe.

Après l'étude de plusieurs cas, une première phase est observée dans la réhabilitation de friche urbaine :

- l'avant friche : c'est une période de transition caractérisée pour une baisse de l'activité du site. Cette phase est importante car elle permet de constituer le cadre historique de la friche, ce qui permettra par la suite de conserver la mémoire du site. Le terme d'avant friche est utilisé pour des friches en sommeil et « désigne [alors] des sites en état d'abandon total, exclus du circuit de l'urbain [...] » (Robins des villes, 2008, p. 24). Durant cette phase, le site va être l'objet de débat, de questionnement sur la pertinence de sa fonctionnalité.

De façon plus générale, le site prend de l'importance pour les collectivités et le propriétaire qui définissent ensemble ou non, les orientations pour la friche et son temps de veille. Il se peut que la valeur foncière de la

friche et que le propriétaire que la valeur foncière du site soit au maximum pour la vendre, le site devient alors une ressource foncière.

3.2 Un usage temporaire de la friche

La deuxième phase est :

- la veille : il s'agit de la période la plus active et la plus longue, elle correspond à la phase transitoire entre l'abandon du site et le projet de réhabilitation. Durant, cette période les friches bénéficient d'un statut particulier ou le plus souvent la vocation de l'espace n'est pas définie, elle n'est ni privée ni publique. Lors de cette phase, une réflexion est faite sur les possibilités d'évolution de la friche. On distingue encore deux cas :
 - la friche n'intéresse aucun acteur, seuls les processus propres aux friches apparaissent avec une reconquête végétale ou la dégradation naturelle du bâti. La phase de veille correspond à un temps d'attente durant lequel la friche se marginalise du tissu urbain
 - ou au contraire, les différents acteurs sont fortement intéressés par la réhabilitation du site, et se retrouvent pour discuter du devenir du site. Des acteurs habituellement absents des processus de planification urbaine se manifestent tel que le patronat, les grandes entreprises publiques ou les milieux artistiques. Il s'agit alors d'une friche en projet.

Dans ce contexte, la friche a un statut transitoire, à la fois symbole de permissivité pour des milieux marginaux et de ressource foncière pour la ville. Le développement d'activités temporaires peut remettre en question le déroulement ultérieur de la reconversion du site.

Il n'existe pas une seule catégorie d'usages temporaires légaux, mais plusieurs, en fonction des stratégies des propriétaires fonciers, des collectivités territoriales et bien évidemment des « acteurs temporaires ». Les acteurs temporaires sont attirés par les coûts de location et de maintenance peu élevés des friches urbaines et une flexibilité d'usage. De plus en plus, d'activités temporaires apparaissent, des activités et des projets culturels se font dans des friches urbaines. De même, nous avons vu apparaître un nouveau phénomène, des anciennes églises, lieux de culte abandonnés se transforment en boîte de nuit. Ses usages temporaires de la friche permettent au propriétaire de son côté de sécuriser le site à moindre coût, dans l'attente par exemple d'un contexte plus favorable à la vente. Quant aux collectivités locales, les usages temporaires des friches peuvent être perçus comme une opportunité de participer à la revalorisation d'un lieu et aussi être un moyen d'accélérer la mutation de ces espaces.

3.3 Des projets élaborés qui posent la base de projets innovants de renouvellement à long terme, fondés le plus souvent sur de la régénération urbaine, culturelle et économique

La dernière phase de la requalification d'une friche urbaine est :

- L'après friche : il s'agit de la phase de reconversion du site, les différents acteurs réajustent les paramètres issus de la phase de veille. Des stratégies liées à l'attractivité du site développées lors de la phase de veille sont modifiées, enrichies par des données réactualisées et de nouveaux acteurs s'impliquent dans le projet. La friche devient alors une ressource foncière, et est souvent utilisée comme élément de marketing urbain. En effet, lors de la réhabilitation de friches, les projets ont pour but d'une part de changer l'image du site et d'une autre part d'augmenter l'attractivité du territoire.

Ces trois phases existent quel que soit le statut de la friche concernée. Cependant, leur durée et la nature des acteurs impliqués peuvent varier d'un extrême à l'autre. Elles peuvent, de ce fait, constituer des critères de réussite dans la requalification d'une friche.

Une quatrième phase peut être envisagée, lorsque les projets ont abouti : le temps de la friche reconvertie.

Lors de cette phase il est nécessaire d'évaluer les effets de la reconversion du site en termes économique, social, urbain, en se posant de nombreuses questions :

- l'impact du départ de l'activité initiale a-t-il été compensé ?
- le site réhabilité participe-t-il à la revitalisation économique et sociale du territoire ?
- le projet s'intègre-t-il bien dans la politique urbaine de la ville et a-t-il permis d'acquérir une nouvelle dimension urbaine de façon générale ?

Ce dernier temps permet d'estimer la réussite du projet dès lors que l'espace a été requalifié. En effet, compte tenu des investissements importants qui ont été généralement effectués il est important que la reconversion du site marque durablement le territoire. Ainsi, cette friche ne devient pas une friche à court terme et permet de faciliter la reconversion d'autres friches en intégrant le retour d'expérience.

Pour conclure, la reconversion s'inscrit souvent dans un temps long, ce qui implique l'apparition d'obstacles parfois. La reconversion peut s'avérer être un projet à risques : risque financier, risque de rejet par la population, risque de développement opportuniste de court terme, des contraintes liées aux éléments morphologiques du site (contamination du site, contraintes environnementales,). Cependant, les friches restent un potentiel de foncier à exploiter au vu du contexte actuel.

Il existe une multitude de modèles de reconversion de friches, tout dépend de l'ampleur du projet, du contexte dans lequel se situe le projet de reconversion et des ambitions de la collectivité.

4 La démarche participative : exemple du quartier du champ de manœuvre

De plus en plus, les citoyens sont à l'origine de projet de réhabilitation de friche du grand projet urbain à envergure au simple projet urbain ponctuelle. Nous étudierons le cas de quartier du champ de manœuvre qui se trouve être un projet en co-concertation.

Le champ de manœuvre situé sur le grand quartier Nantes Erdre est une friche militaire en pleine mutation. Le projet s'inscrit dans une volonté d'urbanisme durable. Situé au nord-est de Nantes en limite de Nantes et Carquefou, les terres du Champs de Manœuvre font 50 hectares. Cet ancien terrain militaire est une réserve foncière importante puisqu'en elle constitue l'une des dernières réserves foncières du nord-est de Nantes. Ce projet urbain est un projet en concertation puisqu'en effet à la demande de la ville de Nantes et de Nantes Métropole une démarche de concertation a été mise en place autour du projet. La première phase de concertation du projet a mobilisé un panel d'acteurs citoyen d'environ quarante personnes (habitant du quartier, responsables associatifs, citoyens, ...). Un site est dédié au projet ou il est possible de suivre l'avancement du projet, les rendez-vous de la concertation et les réflexions citoyennes autour du projet. Le plan guide a été mis en place pour l'équipe de maîtrise d'œuvre, Atelier 2/3/4 et Atelier Georges ce plan a été mis en place avec le panel citoyen et constitue la feuille de route du projet. Il existe une réelle volonté de la part de la ville de Nantes et de la Métropole Nantaise de construire des projets en concertation avec la population. Effectivement, le 30 janvier 2015 la ville de Nantes édite son « Projet, Plan d'actions – Dialogue citoyen et Co-construction » (Source : site de la ville - <https://www.nantes.fr>). Dans cette feuille de route, on constate que la ville de Nantes s'organise autour de panel citoyen, et que plusieurs projets seront appelés à être co-construits.

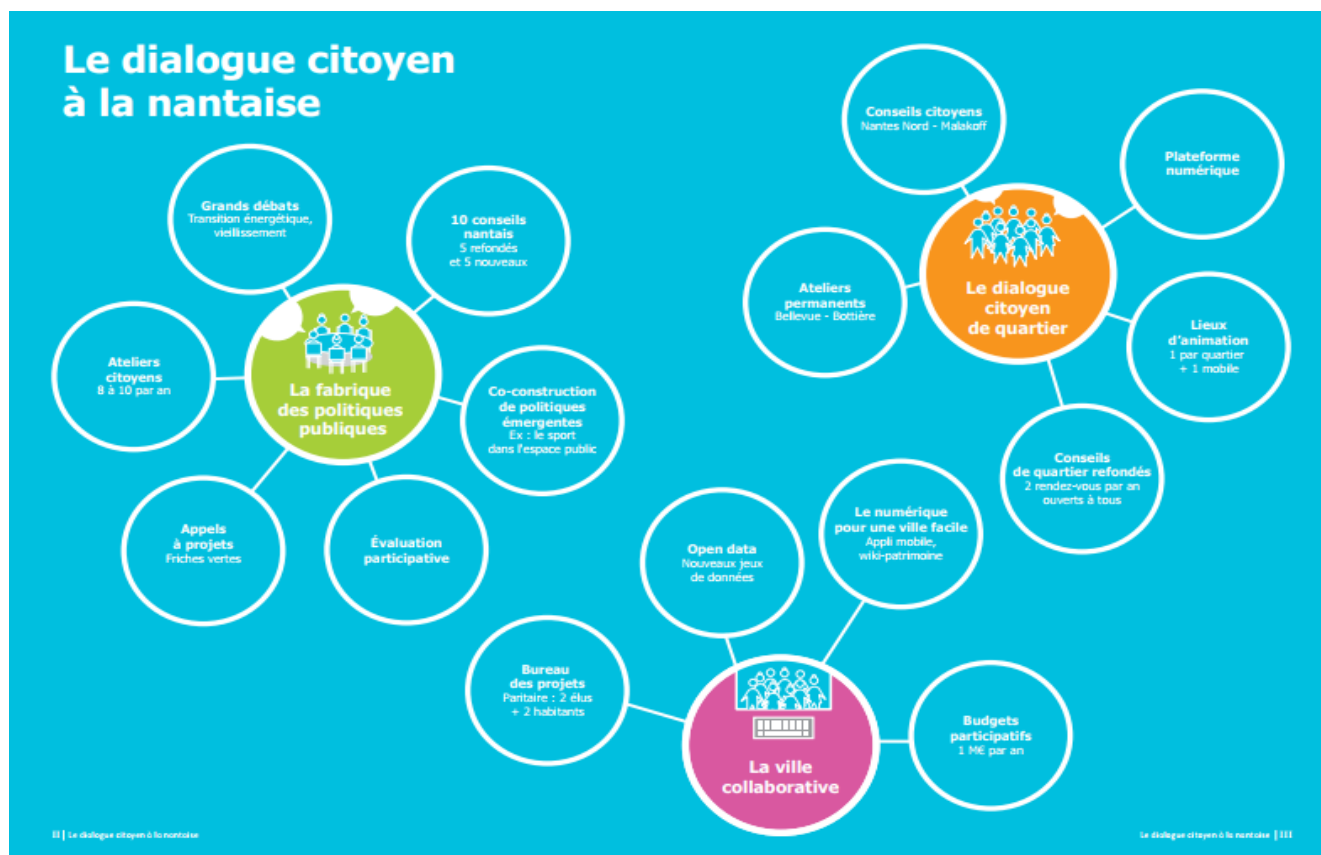


Figure 3: Schéma représentant l'organisation du dialogue citoyen nantais

Source : Dialogue citoyen et co-construction vers une nouvelle gouvernance , <https://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/>

Dans ce cadre la ville a décidé de travailler en lien avec un groupe d'une cinquantaine de personnes (habitants, représentants d'associations, représentants d'entreprises) qui interviendra tout au long de la démarche constituant le panel citoyen. Les réunions sont animées par l'équipe de maîtrise d'œuvre composé d'architectes et d'urbanistes. Plusieurs étapes ont été nécessaires pour mobiliser les habitants autour du projet. Le 14 octobre, le site de Champ de Manœuvre habituellement fermé a été ouvert au public, pour ainsi révéler aux participants de la journée le potentiel urbain du site. La Première phase de concertation du projet s'est achevée en décembre 2014 et a essentiellement concerné les espaces publics et les espaces de nature. Lors de la deuxième phase de concertation, les habitants et citoyens se sont rassemblés autour d'initiatives collectives sur l'histoire du site et sur la valorisation du site.

Pour conclure, de nombreux projets de réhabilitation ont été initiés par des citoyens modifiant ainsi la perception de la construction du projet. De plus en plus de villes entament ses démarches de co-construction et impliquent les citoyens dans la conception de projet autour d'anciennes friches. Cela facilite l'acceptation du projet par les habitants du quartier.

Chapitre 2 : Quels modèles de reconversion de friches

1 Les différents modèles de réhabilitation de friches : Etude de Cas

1.1 De petites transformations à l'échelle de la ville

1.1.1 Reconversion de friches urbaines en lieu d'habitat – exemple ZAC de Bonne, Grenoble, France avec de l'innovation et de la concertation au cœur du projet

Le site de 8,5 hectares est issu de l'abandon puis de la vente d'une caserne par le ministère de la Défense, situé en centre-ville de Grenoble, et inoccupé depuis 1994. Située au cœur de la région Rhône-Alpes, l'agglomération grenobloise est au centre d'une aire urbaine de plus d'un demi-million d'habitants. Grenoble fonde son développement depuis plus de deux siècles sur l'innovation : elle est aujourd'hui le premier pôle français de recherche publique et privée après Paris et la troisième ville étudiante de France. L'agglomération grenobloise s'est engagée sur trois secteurs porteurs que sont les nouvelles technologies de l'énergie, les biotechnologies et, les micro-nanotechnologies et logiciels.



Figure 4: plan de masse de la ZAC de Bonne

Source : <http://observatoire.pcet-ademe.fr/action/fiche/36/amenagement-de-la-zac-de-bonne>

Fiche technique	
Site	Caserne de Bonne, superficie de 8,5 ha
Projet de reconversion :	Issu d'un long processus de concertation, l'opération de réhabilitation a été lancée dès la fin des années 1990. L'idée principale a été de développer « un écoquartier ».
Défis du projet :	Le plus grand défi du projet était de respecter l'histoire du site en conservant le bâtiment de la cour d'honneur. Ce projet est accompagné d'un vaste programme d'équipements publics (quatre voies nouvelles, parc urbain, aires de stationnement...).
Programme :	Plusieurs structures sont construites dans ce pôle culturel : • 850 logements HQE dont 35 % de logements sociaux • 15 000 m² de surface commerciale dont une vingtaine de boutiques, 8 moyennes surfaces et 7 restaurants • 5 000 m² de SHON de bureaux • 1 hôtel 4 étoiles de 120 chambres • Des résidences pour étudiants et seniors dépendants • 1 école primaire de 15 classes • 1 espace culturel et 3 salles de cinéma d'art et d'essai • 1 piscine municipale • 5 ha de parc urbain dont 3,5 ha nouveaux à créer ainsi que des jardins
Calendrier :	• Création de la <ZAC en 2004 • Livraison des différentes tranches entre 2008 et 2011
Le montage du projet :	En 2000, un marché de définition du programme d'aménagement de la zone a été lancé par la ville de Grenoble et le ministère de la Défense. En 2004, la société d'économie mixte (SEM) grenobloise aménage la ZAC de Bonne. La SEM a présenté son projet C'est dans le cadre du programme européen de recherche et développement Concerto que la SEM présente son projet. Ce programme est orienté vers l'utilisation de matériaux et de procédés sains avec une gestion optimale de l'énergie. Une aide est alors attribuée au programme bénéficiaire, cette aide est à la fois méthodologique et financière. Le projet évolue alors en un projet de mise en place d'un écoquartier. Entre 2008 et 2009, la première tranche de l'écoquartier de Bonne a été livrée (soit 450 logements), suivie en 2010 de la livraison de la seconde tranche.
Les retombés sur le territoire :	La ZAC prolonge le centre-ville et redéfinit les contours de la ville.

	La ZAC de Bonne a permis à la ville de gagner de nouveaux habitants (850 logements sont prévus dans le projet), d'augmenter la capacité hôtelière du centre-ville et de dynamiser l'image de la ville. En 2009 dans le cadre de la première conférence nationale Ville Durable, le ministère de l'Ecologie décerne le prix le Grand Prix national Ecoquartier à la ZAC de Bonne. Ce projet a aussi permis de dynamiser le tourisme puisqu'en effet, l'écoquartier attire également de nombreux visiteurs, et des visites guidées du quartier sont dorénavant organisées par l'Office du tourisme de Grenoble.
Les enseignements	La population a été associée au projet grâce à de nombreuses réunions de concertation qui ont permis de déceler les attentes des citoyens et ainsi d'éviter d'éventuels conflits.

Tableau 1 : Tableau résumant le projet de la Caserne de Bonne – réalisation personnelle

Source : <http://www.ifore.developpement-durable.gouv.fr>

1.2 Des projets culturels, de loisirs avec un fort impact sur l'économie de la ville

1.2.1 Friche urbaine qui valorise le passé de la friche – exemple : Ruhr Museum, Essen, Allemagne

La région de la Ruhr est située en Rhénanie du Nord-Westphalie, dans l'ouest de l'Allemagne. Regroupant plusieurs grandes villes industrielles qui forment une conurbation, elle accueille la plus grande agglomération d'Allemagne, avec environ 5,2 millions d'habitants. La richesse du sous-sol a fait de cette ville l'une des villes majeures pour les mineurs et les sidérurgistes. Durant les années 1970, la région a fortement été touchée par la désindustrialisation causant la fermeture de nombreuses usines, augmentant le taux de chômage. Ce déclin de l'économie régionale a favorisé la multiplication de sites en jachères avec des activités qui déclinent. Cette région est d'ailleurs appelée la « vaste friche au beau milieu de l'Allemagne » pour ces raisons.

L'ancienne usine de Zollverein, située à Essen, à environ 70 km de Cologne, est un ancien complexe d'extraction de charbon. Accueillant près de 7 000 employés et fournissant 12 000 tonnes de charbon par jour, il a été l'un des grands sites industriels européens avant sa fermeture en 1986.

Le défi à relever était donc de reconvertir un emblème du passé industriel et de contribuer à la redynamisation économique d'une région. Le Ruhr Museum n'est pas seulement un musée régional de l'industrie, mais aussi un musée hybride : à la fois musée d'histoire naturelle, d'archéologie et d'histoire. Il s'établit par ailleurs dans un pôle culturel et artistique, en effet, la chaufferie a laissé place à un musée du design, tandis qu'un nouveau bâtiment accueille une école de design. Le Ruhr Museum qui symbolise la renaissance de la Ruhr, a été inauguré en janvier 2010, à l'occasion du lancement du programme Ruhr.2010 – Capitale européenne de la culture.

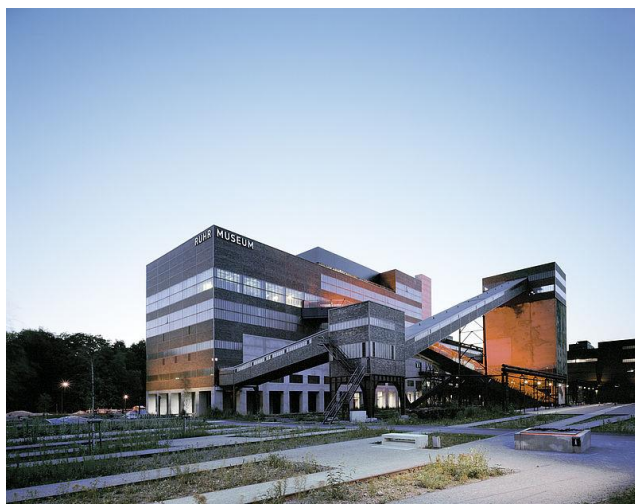


Figure 5: Photo du Ruhr Museum

Source : <https://www.ruhrmuseum.de>

Fiche technique	
Site	Zollverein
Projet de reconversion :	Implantation d'une structure à vocation culturelle
Défis du projet :	Le plus grand défi était de reconvertir un emblème du passé industriel et de contribuer à la redynamisation économique d'une région gravement touchée par la désindustrialisation
Programme :	Plusieurs structures sont construites dans ce pôle culturel : • Ruhr Museum • Musée du design • École du design • Restaurant
Calendrier :	• IBA Emscher Park : 1989-1999 • Essen, Capitale européenne de la culture en 2010 • Inauguration du Ruhr Museum : 2010
Le montage du projet :	Une position innovante a été adoptée par les acteurs publics locaux pour faire face aux enjeux posés par les nombreuses friches industrielles de la région de la Ruhr. En effet en 1989, la structure IBA Emscher Park dédiée aux friches industrielles est mise en place. Cependant, cette structure ne dispose pas de moyens financiers, et a la volonté de valoriser le passé industriel de la Ruhr. La structure est légère et flexible dont l'existence est limitée dans le temps, l'IBA a permis aux acteurs de se concentrer pendant 10 ans sur la réhabilitation de la région Ruhr. Le projet du Ruhr Museum est l'un des projets phares porté par l'IBA. Le Ruhr Museum est détenu par la ville d'Essen, le Conseil régional de Rhénanie et le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie.
Les retombées sur le territoire :	Le Ruhr Museum a contribué à la valorisation de l'image de la région auprès de ses habitants. En effet, ce projet permet aux habitants de dépasser le traumatisme lié à la désindustrialisation de la zone. Ce projet est un véritable succès, le nombre de touristes est en augmentation, le musée comptabilise en moyenne 500 000 visiteurs par an et un million d'emplois ont été créés. En 2001, le site s'inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Le Ruhr Museum est aussi le symbole du statut de capitale européenne de la culture 2010 de la ville d'Essen.
Les enseignements	La mise de la structure IBA sur une durée déterminée de 10 ans travaillant sur une région dans son intégralité, a permis de fédérer

	l'ensemble des acteurs régionaux autour d'une thématique commune. La région a pu ainsi gagner en cohérence et accroître l'attractivité du territoire. Tout au long de la reconversion du site une vision de revalorisation et de redynamisation régionale a prévalu, ce qui a permis d'envisager les reconversions de friches industrielles à la bonne échelle, celle de la Ruhr. De plus, le positionnement adopté dans le cadre de ce projet de reconversion montre que la valorisation du passé industriel de la région a suscité un large intérêt et a favorisé la reconquête de l'image de la Ruhr.
--	---

Tableau 2 : Tableau résumant le projet du Zollverein – réalisation personnelle

Source : <https://www.ruhrmuseum.de> et Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération Lyonnaise : L'IBA Emscher Park Une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine, 2008

1.2.2 Reconversion de site militaire en pôle nautique (Loisirs) : Consolidation de la filière économique du territoire – Exemple : Base de sous-marins de Lorient, France

En 1993 dans un souci de réorganisation des forces sous-marines de la Marine nationale, la fermeture de la base de sous-marins de Lorient a libéré en 1997 un espace de 26 ha doté de trois bunkers et de 1200 mètres de façade maritime. L'agglomération a connu au XXe siècle une présence militaire importante : plus de 6 000 personnes dont des sous-mariniers, des fusiliers marins, du personnel de l'hôpital et du port militaire. La fermeture d'une partie des sites militaires a ainsi fortement marqué l'économie et le paysage lorientais. La Communauté d'agglomération du Pays de Lorient (Cap l'Orient) regroupe aujourd'hui 19 communes et près de 200 000 habitants. Troisième agglomération de Bretagne après Rennes et Brest, Lorient et son économie sont aujourd'hui tournées vers la mer et les activités, traditionnelles ou émergentes, qui y sont liées : pêche, construction navale, tourisme, nouvelles technologies... La base de sous-marins, reconvertie en un pôle nautique de dimension européenne, contribue à l'orientation économique maritime de l'agglomération.



Figure 6: Cité de la voile dans la base de Lorient

Source : <http://www.lorient.fr/bsm/>

Fiche technique	
Site	Base de sous-marins de Lorient
Projet de reconversion :	Le projet de reconversion s'organise autour de trois pôles : • un pôle économique autour d'entreprises industrielles du secteur nautique (Plastimo, Catlantech, Lorima, Marsaudon Composites...), du parc d'activités le Nautique de Keroman et du centre d'affaires Celtic Submarine ; • un pôle touristique autour de la Cité de la Voile Eric Tabarly ouverte en 2008, du sous-marin Flore, du musée sous-marin du Pays de Lorient et de l'esplanade, espace dédié aux grands rassemblements populaires (concert, village du Tour de France...) ; • un pôle course au large grâce à la création d'infrastructures adaptées (6 000 m² de bâtiments, hangars, voileries, bureaux, 850 mètres de pontons) et à l'organisation de grands événements nautiques (Volvo Ocean Race, Solitaire du Figaro, Salon du multicoque, Tour de France à la Voile, Atlantique-Le Télégramme-Groupama ...)
Défis du projet :	Le plus grand défi du projet était de garder l'orientation économique maritime due aux caractéristiques du site et de la région.
Programme :	• Reconversion des 3 bunkers • Parc d'activités • Cité de la Voile Eric Tabarly • Esplanade de 3 ha • Infrastructures adaptées aux courses nautiques (hangars, pontons...)
Calendrier :	• Début des travaux en 2001 • Livraison de la Cité de la Voile en 2008 • Livraison du centre d'affaires Celtic Submarine et de l'esplanade en 2010
Le montage du projet :	La Communauté d'agglomération Cap l'Orient a acheté les terrains de la base de sous-marins au début des années 2000 au ministère de la Défense, une compensation d'un montant équivalent lui a été versée sous la forme d'aides diverses. En 2001, Les travaux sur la base de sous-marins ont débuté. L'opération d'aménagement a été financée par : les fonds structurels européens, l'Etat à travers le FRED (Fonds pour les restructurations de la défense), le Conseil régional, le Conseil

	général et Cap l'Orient. L'agglomération a conservé la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements réalisés sur le site, notamment pour la Cité de la Voile Eric Tabarly. La gestion de cet équipement de loisirs a été confiée à une société d'économie mixte.
Les retombés sur le territoire :	L'opération de reconversion de la base de sous-marins lorientaise a permis la création d'un millier d'emplois. La reconversion est aussi symbolique : l'ancienne base de sous-marins reste tournée vers la mer et continue de jouer un rôle identitaire pour la population. Aujourd'hui, plus de 200 000 personnes par an visitent la base de sous-marins (dont 80 000 visiteurs pour la Cité de la Voile et 45 000 pour le sous-marin Flore). L'agglomération a obtenu le prix Eden au Concours européen des destinations d'excellence 2011, qui récompense les destinations ayant développé autour de sites reconvertis un tourisme économiquement viable et innovant.
Les enseignements	La collectivité dans le cadre de ce projet a su transformer une friche en réelle opportunité économique. La base de sous-marins de Lorient est devenue un véritable outil au service d'une stratégie économique et territoriale.

Tableau 3 : Tableau résumant le projet de la Base de sous-marins de Lorient – Réalisation personnelle

Source : <http://www.lorient.fr/bsm/>

1.3 Des projets d'envergure

1.3.1 Friches réhabilitées en entrée de ville, dans une vision d'ensemble poussée par la perspective d'une organisation globale de la ville, métropole : l'île de Nantes

L'île de Nantes, située au sein de la métropole Nantes-Saint Nazaire accueille sur ses 337 hectares plus de 13 000 habitants et 15 000 emplois. Marqué par le flux et le reflux des activités industrielles et portuaires du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle, ce territoire possède d'immenses potentialités en termes de reconversion de friches et de développement urbain. Cette île, située à proximité du centre-ville offre donc à la ville la possibilité d'étendre son cœur en associant le cœur historique de la cité. L'île est née de la réunion d'un ancien ensemble d'îles initialement séparées par des bras de la Loire et comblés depuis. On distingue ainsi trois entités bien distinctes :

1. Au centre de l'île : un faubourg ancien autour de l'axe historique de traversée Nord-Sud de la Loire
 2. A l'Ouest : une zone industrielle et portuaire avec de nombreuses friches industrielles nées dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle
 3. A l'Est : une zone d'aménagement mixte (logements et bureaux) créée dans les années 70
- Depuis la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, l'île a joué un rôle essentiel dans le développement économique local en accueillant le développement industriel qui ne trouvait plus sa place sur la rive Nord de la Loire.

De plus, elle a permis l'expansion des fonctions portuaires et ferroviaires avec la gare de l'Etat et le quai Wilson, et depuis les années 70, avec le déploiement de grands établissements tertiaires. Mais en 1987, la destruction des chantiers de l'Atlantique situés sur la pointe Ouest de l'île va devenir l'élément déclencheur du projet de réhabilitation de l'île de Nantes.



Figure 7: Vue aérienne de la pointe ouest de l'île de Nantes.

Source : V.Joncheray - Nantes métropole

Fiche technique	
Site	L'île de Nantes
Projet de reconversion :	• Passer de 18 000 à 35 000 habitants • Construire 7 500 logements pour les accueillir • Créer 300 000 m² d'activités économiques • Aménager 160 hectares d'espaces publics • Regroupement du CHU (sites de l'Hôtel Dieu et Nord-Laennec) sur le sud-ouest de l'île • ZAC sud-ouest : 80 ha à urbaniser
Défis du projet :	Le défi du réaménagement de l'île de Nantes est de respecter l'héritage historique du site, tout en renouant le lien avec le fleuve, en privilégiant la mixité sociale et des fonctions urbaines.
Programme :	Objectifs 2003-2037 : ○ 337 hectares en cœur d'agglomération ○ 1,5 million de m² d'opérations immobilières dont : ○ 700 000 m² de logements (25% de logements social, 25% de logement abordable et 50% de libre) ○ 450 000 m² de bureaux, activités et commerces ○ 350 000 m² d'équipements (dont 270 000m² pour le CHU) ○ 150 hectares d'espaces publics aménagés ou requalifiés
Calendrier :	2003 à 2017 : • 241 482 m² de logements (soient 4 116 logements) • 151 976 m² de bureaux • 64 577m² d'activités et commerces D'ici à 2020 : • 195 855 m² de logements (soient 3 143 logements) en plus • 47 768 m² de bureaux en plus • 20 996 m² d'activités et de commerces
Le montage du projet :	Le pilotage du projet de réaménagement urbain de l'île de Nantes a débuté en janvier 2001, est aujourd'hui assuré par une Société d'Economie Mixte, la SAMOA (la Société d'Aménagement de la Métropole Ouest-Atlantique). Ses actionnaires, aux côtés de Nantes Métropole et de la ville de Nantes, sont les principales collectivités

	territoriales (Conseil Général de Loire Atlantique et Communauté d'Agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire), les C.C.I de Nantes-Saint Nazaire, la caisse des dépôts et consignations et six banques. Le projet de l'île de Nantes s'élabore sur son ensemble avec de la concertation, de l'échange et du débat entre tous les acteurs. Le dialogue se construit aussi avec les habitants et les associations et s'inscrit dans le cadre du dispositif de concertation de la ville de Nantes. Le leadership politique du projet est tenu par la municipalité de Nantes et le marketing urbain en faveur de l' « Ile de Nantes » et du « quartier de la création » révèlent une organisation centralisée.
Les retombés sur le territoire :	Il faudra attendre encore plusieurs années avant de dresser un bilan et voir si les Nantais se réapproprient le fleuve et le territoire de l'île de Nantes, deux éléments marqués par la crise, les ruptures, le chômage.... L'île de Nantes possède maintenant une image forte avec une valorisation et une redynamisation de son territoire. Le cluster industriel de l'île n'est pas seulement sensée être un pôle de développement économique mais un quartier (« le quartier de la création »). Le quartier se veut être un lieu compétitivité mais aussi de mixité sociale. Cependant, ce quartier cherche à attirer une population cultivée, cosmopolite et créative, une gentrification des lieux qui s'oppose à la volonté de mixité sociale apparaît dans ce quartier. Une question se pose aussi au niveau de l'intégration des projets, en effet, les projets d'aménagements se font par « bulles » sur l'île. Cependant, le quartier de la création a aussi été conçu comme un support pour les activités économiques, un cluster industriel.
Les enseignements	Le projet n'est pas mis en œuvre par un seul acteur mais un ensemble d'acteurs qui se rassemblent autour d'une vision stratégique commune. Le projet s'appuie sur la spécificité de Nantes : la création. En effet, la ligne directrice du projet est la création et culture, le quartier de la création s'appuie sur un cluster culturel.

Tableau 4 : Tableau résumant le projet de l'île de Nantes – réalisation personnelle

Source : <http://www.iledenantes.com/fr/> , Pierre-Arnaud Barthel - Urbanisme n° 360 (mai-juin 2008) - Chroniques de la rénovation urbaine

1.3.2 Ville avec de grands projets, des projets à envergure : Royaume-Uni (projet à envergure porté par des acteurs privés)

Liverpool One a été construit sur une friche industrielle de 17 hectares en centre-ville de Liverpool au bord de la rivière Mersey. Les bâtiments industriels existants ont été détruits suite aux bombardements lors de la Seconde guerre mondiale, et le site laissé à l'abandon. Liverpool est aujourd'hui considéré comme la quatrième plus grande ville du Royaume-Uni avec une population de plus de 435 000 habitants. Liverpool est aussi aujourd'hui la deuxième métropole économique du pays derrière Londres. Si historiquement, l'économie de Liverpool était fondée sur la production de biens manufacturés et sur les activités portuaires, la ville a souffert d'un fort déclin industriel dans les années 1970-1980 (chômage, dépopulation...). Liverpool est depuis devenu une destination touristique importante. Ainsi, plusieurs quartiers de la ville ont été classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2004 et Liverpool a été nommée Capitale Européenne de la Culture en 2008.

Fiche technique	
Site	Liverpool One
Projet de reconversion :	Près de 17 ha de terrains ont en effet été reconvertis en cœur de ville par une entreprise foncière privée entre 2005 et 2008. Ce nouveau quartier bâti de toutes pièces sur un secteur entièrement rasé est aujourd'hui organisé autour d'activités commerciales. On y trouve également une zone résidentielle (600 logements), deux hôtels, des bureaux, un parc de 2 ha, des équipements de loisirs.
Défis du projet :	L'objectif de cette opération de reconversion était de redonner du dynamisme commercial au centre-ville et d'effacer l'image d'une ville marquée par la désindustrialisation. Le parti pris de l'opérateur privé a été de créer un nouveau centre-ville presque entièrement piétonnier et de faire le lien entre la ville historique et les berges de la Mersey.
Programme :	• 30 nouveaux immeubles • 165 magasins • plus de 500 appartements • 2 hôtels • 25 restaurants • 1 complexe cinématographique (14 écrans) • 2 800 m² de bureaux • 1 parc de 2 ha

	• 3 000 places de parking
Calendrier :	• Démarrage du chantier en novembre 2005 • Livraison entre mai et octobre 2008 • Budget : 1,4 milliard d'euros
Le montage du projet :	Le montage juridique et financier de l'opération Liverpool One correspond au modèle économique et à la philosophie du Royaume-Uni. La ville de Liverpool a un bail emphytéotique de 250 ans portant sur le terrain. Cette forme juridique, proche de la propriété, ne laisse qu'une marge de manœuvre limitée à la municipalité qui perd la maîtrise du foncier. Néanmoins, celle-ci n'aurait pas été en mesure de réaliser l'investissement de 1,4 milliard d'euros nécessaire à la reconversion du quartier. La foncière privée a donc financé le projet dans sa totalité à travers une société d'exploitation et a reversé à la ville de Liverpool une redevance s'élevant à 5 % des revenus locatifs. L'opération Liverpool One a ainsi eu un impact positif sur les finances de la localité.
Les retombés sur le territoire :	Les retombées économiques de ce projet de reconversion sont importantes : 5 000 emplois créés, une zone de chalandise de 4,7 millions de personnes et une dépense annuelle de 14,6 milliards d'euros sur le site. Liverpool, à travers le quartier de Liverpool One, est aujourd'hui une destination importante en matière de commerces (5e rang national). De plus, la régénération urbaine de Liverpool One a contribué à redorer l'image de la ville. L'opération a ainsi reçu plus de 20 prix (RICS Regeneration 2009, BSC Supreme Award 2009...)
Les enseignements	Les décideurs publics ont été particulièrement réalistes quant à la capacité financière de la ville à porter la rénovation du centre-ville. Ils ont décidé de confier à un opérateur privé la réalisation du projet tout en conservant un droit de regard sur celui-ci. Ainsi, l'opération Liverpool One témoigne de la capacité du secteur privé à réaliser des opérations de régénération urbaine de qualité, à grande échelle, conciliant développement économique et amélioration du cadre de vie (galeries commerçantes à ciel ouvert, quartier piétonnier).

Tableau 5 : Tableau résumant le projet du Liverpool One

Source : Mark Bailoni, La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise ?

Grâce à l'étude des différents cas d'études, il a été possible d'établir les facteurs clés de succès pour la réhabilitation de friches industrielles. Les trois facteurs clés du succès d'une opération de réhabilitation de reconversion sont :

- la stratégie, une reconversion doit être montée comme un outil au service de la collectivité, d'une stratégie territoriale de long terme
- l'expertise, pour identifier la plus-value du site, du projet, la conception du projet doit s'affranchir des montages et concepts formalisés, réunis autour d'un chef de projet
- l'innovation, l'acceptation et le succès de la reconversion dépendent fortement de la capacité d'innovation du projet.

La concertation au cours du montage du projet joue un rôle essentiel quant à la réussite du projet, en effet, lorsque la population est prise en compte, consulter via des ateliers, des réunions, des débats publics le projet est mieux accueilli. De même, la mise en place de structure publique permettant aux acteurs de se rencontrer et de débattre permet l'élaboration d'une vision stratégique commune en accord avec l'ensemble des acteurs. La plupart des projets à succès bénéficient d'un portage de projet fort mais surtout commun sur l'ensemble du projet.

Chapitre 3 : Grille d'analyse

Les trois grands facteurs clés de réussite d'un projet de reconversion grâce à l'étude de différents cas d'étude ont été établis :

- La stratégie, une reconversion doit être montée comme un outil au service de la collectivité, d'une stratégie territoriale de long terme
- L'expertise, pour identifier la plus-value du site, du projet, la conception du projet doit s'affranchir des montages et concepts formalisés, réunis autour d'un chef de projet
- L'innovation, l'acceptation et le succès de la reconversion dépendent fortement de la capacité d'innovation du projet.

Pour une opération soit réussie elle doit :

- s'inscrire dans une vision à long terme pour le développement du territoire,
- identifier les différents enjeux et moyens à disposition de la collectivité, et ainsi, hiérarchiser les projets en prenant en compte tous ces points
- déterminer le champ des possibles en termes d'activités susceptibles de s'implanter, il est essentiel pour les acteurs publics de faire preuve au préalable de réalisme socio-économique au regard des caractéristiques du contexte local et de ses perspectives de développement
- définir le niveau d'ambition pour le territoire afin d'élaborer les hypothèses économiques raisonnables
- adapter le projet à l'histoire du territoire et aux spécificités locales pour ainsi favoriser l'acceptation du projet par la population
- placer l'architecture du projet au service du projet, ce qui contribue à créer une identité au projet
- s'obliger à un portage fort et continu, les élus doivent adopter une vision sur du long terme pour la ville en inscrivant le projet
- identifier un « chef d'orchestre », un porteur de projet pour éviter que le projet s'enlise et perde en cohérence
- construire un réseau professionnel entre acteurs publics et privés
- inscrire son opération de reconversion dans une démarche de marketing urbain
- profiter du projet de reconversion pour faire de l'opportunité, de l'attractivité, de dynamisme économique, culturel et démographique pour le territoire.

Sur la base de ces grandes orientations, une liste de critères a été créée qui nous servira de base pour définir notre grille d'analyse (cf. grille d'analyse ci-dessous). Dans un premier temps, nous définirons le contexte du projet, pour se faire un maximum d'informations sur la friche doit être rassembler.

Ceux-ci concernent :

- des données primaires comme :
 - le type de projet envisagé et la localisation de friche (pays, ville, taille de la ville, localisation)
 - les données sur la friche existante (type, superficie, nature de la crise, éléments bâtis présents, éléments classés sur le site, pollution, acteurs et leurs présences,
 - porteur et initiateur du projet : quels acteurs sont à l'origine du projet, leurs intérêts, leurs portés
- des données sur la mise en place sur projet :
 - les différents niveaux d'ambitions du projet en fonction des orientations de développement de la ville, de la taille du projet et des besoins de la ville
 - l'intégration du projet ou non dans une vision stratégique plus globale
 - les données sur le projet de reconversion (la capacité de financement, le budget attendu, le budget alloué, le montage, le programme, les défis, les fonctions attendus)
- des données sur une politique de sensibilisation de la population autour du projet :
 - présence d'un marketing urbain sur l'ensemble du projet
 - sensibilisation des citoyens autour du projet, de ses retombées et de ses implications
 - intégration des citoyens via de la co-construction du projet
- des données sur les retombées pour la ville :
 - les retombés sur la ville positive comme négative (nombre d'emplois créer, les nouveaux acteurs, populations attirées par le site, le nombre de logement créé,...)
 - changement observé au niveau de la gouvernance politique (utilisation plus fréquente de co-construction pour d'autres projets, d'autres projets de réhabilitation ,...)
 - effets négatifs : gentrification, échec du projet, désaccords non résolues

L'étude des différents cas d'études, nous a prouvé que selon la portée du projet

Pour conclure, cette grille d'analyse ci-dessous (cf. Tableau 6) établit à l'aide d'étude de cas nous servira par la suite lors de nos différentes études sur des cas réels en France et en Slovaquie. La prochaine étape de ce PFE est donc de passer au diagnostic de terrain qui pour ma part se trouve être la métropole Saint-Nazaire.

Contexte					Projet			Montage					Les retombés			
No m du proj et	Type de friche et localisation de la friche	Intégration du projet dans une vision stratégique plus global	Présence ou non d'associations de citoyens	Comment l'initiateur du projet a eu un intérêt pour la friche ? (mouvement citoyen, intérêt foncier, ...)	Niveau x d'ambition du projet	Orientations de développement du projet (fonctions attendues)	Vision du projet (court, moyen, long terme)	Capacité de financement, budget, programme	Chef de projet identifié	Programme	Marketing du projet	Présence de co-construction	Nombre d'emplois créés, nombre de logements créés, ...	Réseaux d'acteurs ou non	Nouvelle population attirée par le site	Nouvelles pratiques adoptées par la collectivité suite au projet (co-construction, appel à des architectes, projets s'inscrivant une vision globale,...)

Tableau 6 : Grille d'Analyse – Réalisation personnelle

Conclusion

La réhabilitation de friches est un atout majeur pour les collectivités, la mise en place de ce projet reste toutefois compliquée. La réhabilitation des friches urbaines a permis aux collectivités d'appréhender leur territoire sous un nouveau regard. Avec la réhabilitation de friches urbaines, une nouvelle conception urbaine de la ville est apparue. En effet, l'urbanisation se veut plus compacte, plus respectueuse de l'environnement urbain de ses usagés. Une conception plus « verte » des projets urbains se met en place à travers des nombreux projets de réhabilitation. En effet, le contexte actuel oblige les collectivités à gérer leur foncier de façon plus raisonnable, en limitant l'expansion urbaine.

Cependant, pour qu'un projet de réhabilitation soit une réussite des critères doivent être respectés. Le projet urbain doit s'inscrire dans une stratégie territoriale de long terme, doit posséder une plus-value du site et être innovant. L'acceptation du projet est beaucoup plus simple lorsque le projet est innovant et co-construit avec les habitants. L'expertise du projet est également très importante, de plus la conception du projet doit être réunie autour d'un projet. La grille d'analyse élaborée lors de ce projet de fin d'étude à l'aide de l'étude de nombreux projets de requalification, nous servira par la suite lors de la phase de diagnostic sur des cas choisis en France et en Slovaquie. La seconde phase de ce Projet de Fin d'Etudes va consister en une étude de cas sur de grands projets de réhabilitation comme le projet de la métropole Nantes Saint-Nazaire par exemple ; une étude sur les stratégies urbaines et le montage du projet sera faite à l'aide de la grille d'analyse élaborée au cours de cette phase du projet de fin d'études.

Ce projet de fin d'étude m'a permis d'acquérir de larges connaissances en matière de friches urbaines, de mieux appréhender ce phénomène urbain dans son ensemble. Si la réhabilitation de friches urbaines s'avère être une aubaine pour les collectivités, son utilisation dans les stratégies urbaines reste complexes.

Bibliographie

Introduction :

BALOINI Mark. « *La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise ?* » - Belgeo. [En ligne]

DUGUAY Gabrielle. « *Guide des friches industrielles, gestion & régénération. Lille : Lille Métropole Communauté Urbaine* », 2011.

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE. « *Gouvernance et développement durable : mode d'emploi. Paris : Les guides gouvernance du club DDEP.* » 2013.

Chapitre 1 : état de l'art

ADEME. Reconversion des friches urbaines polluées. Journées techniques nationales 25 et 26 mars 2014, Paris. Angers : ADEME éditions, 2014.

BARTHEL Pierre-Arnaud. « *Faire la preuve de l'urbanisme durable : Les enjeux de la régénération de l'île de Nantes* »-Vertigo. Ville et Environnement : impacts et défis autour de la spécialisation et requalification des espaces urbains. Volume 9 Numéro 2| septembre 2009

BILLIER Dominique. « *Les usines Bertheau, une expérience sociale et urbaines en Ile-de-France* ». [En ligne]. vol.54/n°3-4|2014.Les lieux de la ville, processus de la fabrication de la ville et pratiques habitantes

CESER, « *Requalification des friches urbaines : Quelles perspectives en région Centre-Val de Loire ?* », [En ligne]. Juin 2015

DE GASPERIN Axelle. « *Les villes des nouveaux Länder : La requalification dans le difficile contexte du déclin* ».VertigO. Ville et Environnement : impacts et défis autour de la spécialisation et requalification des espaces urbains. Volume 9, n°2, septembre 2009

GALLIMARD Renaud. « *Réhabilitation des friches industrielles et zones d'activités à Marseille* ». [En ligne] .n4|2000.Industrie-Ville-Territoire en Provence

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE. « *Gouvernance et développement durable : mode d'emploi. Paris : Les guides gouvernance du club DDEP.* » 2013.

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE. « *Guide du dialogue avec les parties prenantes. Paris : Les guides gouvernance du club DDEP* ». 2013.

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER. « *Charte de la participation, Synthèse des ateliers participatifs. Paris : Institut de la concertation* ». 2016.

NATUREPARIF. Rennes, nouvelle capitale française de la biodiversité [en ligne]. 2016. Disponible sur : <http://www.capitale-biodiversite.fr/>

LARRAMENDY Sandrine, HUET Sandrine, MICAND Aurore, PROVENDIER Damien. « *Conception écologique d'un espace public paysager – Guide méthodologique de conduite de projet* ». Plante & Cité. [En ligne]. 2014. 94 pages

LAVOISIER. « *La politique de réutilisation du foncier des friches industrielles stimulée par la loi ALUR* »- Un nouvel encadrement des rapports contractuels portant sur les friches industrielles. Revue Juridique de l'environnement.[En ligne]. 2015|2.Volume 40| pages 264 à 281

VALIN Sylvie et Jean-Luc. « *En marge des métropoles, le carreau Wendel en Lorraine : de la friche industrielle au projet* ». [En ligne].114|2010. Villes culturelles en Méditerranée

Chapitre 2 : Quels modèles de reconversion de friches

ADEME. « *La reconversion des sites et des friches urbaines pollués* ». juin 2016

ADEME. Action-Fiche-36-Amenagement de la Zac de Bonne. <http://observatoire.pcet-ademe.fr>. [en ligne]. 16/06/2014

ADEME. Action-Fiche-187-Grenoble Alpes Metropole. <http://observatoire.pcet-ademe.fr>. [en ligne]. 11/10/2016

AUCAME. L'île de Nantes. <http://www.aucame.fr>. [consulté en Novembre].

BAILONI Mark. « *La reconversion des territoires industriels par la culture dans les villes britanniques : un modèle en crise ?* » - Belgeo. [En ligne]

BAILONI Mark. (2009), « *L'aménagement du territoire en Angleterre : New Labour, new planning ?* », in JEAN Y., BAUDELLE G. (dir.), L'Europe, aménager les territoires, Paris, A. Colin.

BENALI Kenza. « *La reconversion des friches industrielles en quartiers durables* » - Cahiers de géographie du Québec. [En ligne].Volume 56, Numéro 158, Septembre, 2012, p. 297–312

BOBROFF Jacotte.«*La caserne de Bonne à grenoble : projet emblématique d'un développement durable à la française* ».PUCA.[En ligne].février 2011

ENERGIE CITES. Ecoquartier Kronsberg (Hanovre – DE). 2008. 2 pages

Ecole Normale Supérieur. Département Géographie et Territoires. Nantes. 2012-2013. « *Le projet « Île de Nantes » entre enjeux écologiques et réaménagement urbain* ». <http://www.geographie.ens.fr/3-Le-projet-Ile-de-Nantes-entre.html> [consulté en novembre 2017]

Lorient - La base de sous-marins. **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** ligne].consulté en novembre 2017

LUSSO Bruno. « *Patrimonialisation et greffes culturelles sur des friches issues de l'industrie minière* » - Regards croisés sur l'ancien bassin minier du Nord-Pas de Calais (France) et la vallée de l'Emscher (Allemagne). EchoGéo. [En ligne]. n°26.2013.octobre 2013/ décembre 2013

PEDINI Gilles et MESCHERIAKO Pierre. « *Les reconversions de friches urbaines* » - Au service du dynamisme des territoires.2012

RUHR MUSEUM. Museum [en ligne] <https://www.ruhrmuseum.de/en/home/>